

schreibt die Hochschule in einer Mitteilung zum Projekt. Auf technische Hilfsmittel habe man bewusst verzichtet: „Das Tram bleibt reduziert, funktioniert aber gleichzeitig interaktiv.“ (pd/mr)

### ZB Historic: Neuzugang beim Rollmaterial, Abgänge beim Personal

Die Chemins de fer du Jura (CJ) haben die beiden ehemaligen Brünig-Wagen B 761 und 762 zu einem symbolischen Preis an ZB Historic verkauft. Im Jura war nach der Übernahme der FW-Triebwagen der Platz knapp geworden, und der Verein La Traction, der die Dampfzüge auf dem CJ-Netz betreibt, hatte für die Wagen keinen Bedarf. Für ZB Historic sind die beiden Fahrzeuge interessant, weil die Inneneinrichtung noch im Originalzustand vorhanden ist. Am 17. November wurden die Wagen von Tramelan zunächst nach Saignelégier überführt; von dort ging es auf einem Strassentiefelader weiter nach Stansstad.

1969 hatten die CJ für die Spitzenverkehrstage die drei Brünig-Wagen B 805 (SIG 1927), B 808 (SIG 1928) und B 815 (SIG 1930) übernommen und von Grün auf Rot umlackiert. Ab 1993 verkehrten die seit 1986 als B 761 – 763 nummerierten Wagen in den Dampfzügen von La Traction, da damals kein anderes geeignetes Rollmaterial vorhanden war. Der B 763 wurde 2003 aufgearbeitet und neu lackiert; die beiden anderen Wagen wurden abgestellt. Die Zahnradbremsausrüstung hatte man bei der Übernahme ausgebaut. ZB Historic will deshalb Zahnradrehgestelle von vorhandenen Untergestellen ausbauen, um sie für die aus dem Jura zurückgeholten Wagen zu verwenden.

Einen Wechsel gab es vor einigen Monaten bei der Führung von ZB Historic: Dani Danner, der die Aufgabe als Geschäftsführer im Sommer 2012 übernommen hatte, hat sein Amt nach einjähriger Aufbauarbeit zur Verfügung gestellt, nachdem es Meinungsdivergenzen bezüglich der Organisation des Vereins gegeben hatte. Auch einige bei der Rollmaterial-Aufarbeitung in Stansstad aktive Mitglieder zogen sich daraufhin zurück. Das Amt des Geschäftsführers hat bis auf weiteres Kurt Doebeli übernommen, der frühere Präsident des Vereins Brünig-Nostalgie-Bahn, aus dem ZB Historic hervorging. (tst/mr)

### TPG bald überall niederflurig

Die Genfer Verkehrsbetriebe (TPG) lassen ihre 24 zweiteiligen Trams der Serie Be 4/6 801 ... 826 so umbauen, dass an den beiden vorderen Türen ein stufenfreies Eintreten möglich wird – vorausgesetzt, die Tramhaltekannte ist 25 cm hoch, was noch längst nicht überall der Fall ist. Das Absenken des Bodens um 20 cm erfordert einen Eingriff in die Wagenkastenstruktur; dies wird bei Bombardier in Villeneuve erledigt. Im Wageninnern weist der Übergang vom Niederflur zum Hochflurbereich über den Drehgestellen nach dem Umbau drei statt zwei Stufen auf. Auch die Verlängerung der Haltestangen ist gut zu erkennen.

Bereits sind zahlreiche umgebaute Fahrzeuge im Einsatz; bis im Frühling 2014 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Dann können die TPG bei allen Tramkursen Niederflureinstiege anbieten. Die Umbauaktion kostet 7 Millionen Franken, also rund 290 000 Franken pro Fahrzeug. Da die 24



Oben: Die hundertjährige Elektrolokomotive Ge 2/2 4 brachte am 17. November 2013 die an ZB Historic verkauften B 761 und 762 von Tramelan nach Saignelégier (Foto: Th. Stolz).

Rechts: Der Be 4/4 103 der ASm rangiert auf dem Areal der Werkstätte Langenthal den von der FW übernommenen Bt 112 (Foto: W. Ruetsch, 18. November 2013).



Trams die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllen, können sie über das Jahr 2023 hinaus eingesetzt werden. Die TPG rechnen mit einer Einsatzdauer mindestens bis 2030, wenn nicht 2035.

Bereits ist die gesamte Busflotte der TPG niederflurig; bei den Trolleybussen wird dies nach der Ablieferung der 33 bestellten Van-Hool-Gelenkfahrzeuge ebenfalls der Fall sein. (mr)

### Von der FW zur ASm

Die Aare – Seeland mobil (ASm) hat von der Frauenfeld – Wil-Bahn (FW) einen zweiteiligen Pendelzug übernommen, der in der Ostschweiz mit der Inbetriebnahme der neuen Niederflurzüge nicht mehr benötigt wird. Der Be 4/4 14 und der Bt 112 sind Mitte November in Langenthal eingetroffen. Die ASm benötigt die Komposition als Reserve. Im Vergleich zu den ASm-Alttriebwagen ist der von der FW übernommene Be 4/4 14 jünger (Baujahr 1984), schneller (Höchstgeschwindigkeit 75 statt 65 km/h) und leistungsfähiger (Stundenleistung 620 statt 378 kW). (mr)

### Umschlagterminal Chavornay vor Besitzerwechsel

Die Betreibergesellschaft des 2005 eröffneten Umschlagterminals in Chavornay, die Terco SA, befindet sich in finanziellen Schwierigkeiten. Nun wollen die drei Minderheitsaktionäre SBB Cargo, Contargo (Rhenus-Tochter) und Pesa (Planzer-Tochter) zusätzliches Kapital einschliessen und die Mehrheit an der Gesellschaft übernehmen. Eine ausserordentliche General-



Triebfahrzeugtreffen in Langenthal: ASm Be 4/4 103, FW Be 4/4 14 und ASm-Gütertriebwagen De 4/4 121 (Foto: W. Ruetsch, 18. November 2013).

versammlung der Terco SA soll dieses Vorgehen am 12. Dezember (nach Redaktionsschluss dieser Ausgabe) absegnen. (sbb/mr)

### RB-Hochperron in Arth-Goldau wird angehoben

Mit gut einjähriger Verzögerung haben die Rigi-Bahnen (RB) mit der Sanierung ihres Hochperrons im Bahnhof Arth-Goldau begonnen, die auch eine Anhebung des Bauwerks um 70 Zentimeter umfasst. 5 Millionen Franken werden bis 2015 investiert. An den Kosten beteiligen sich der Bund, der Kanton Schwyz und weitere Partner. Die bereits abgeschlossene erste Bauetappe – der Bau der neuen Gleise und Perrons südlich der historischen Anlage – hat 8,5 Millionen Franken gekostet. Während den Arbeiten am Hochperron fahren die RB-Züge weiterhin ab der provisorischen Haltestelle in der Eichmatt. (pd/mr)